Journal of Integrated Agricultural Socio Economics and Entrepreneurial Research
Volume 5 Nomor 1, Oktober 2026. Halaman 20 - 31
p-ISSN 2963-5756 ; e-ISSN 2963-5748
Available : https://jurnal.unimus.ac.id/index.php/jiasee/index

Konektivitas Wilayah dan Kolaborasi Lintas Sektor sebagai Strategi Percepatan Hilirisasi Lada Routa.

Usman Rianse[1*], Djoni Tepu[2], Muh. Faisal Sahlan[3], Maudhy Satyadharma[4], Hado[5]
[1] Universitas Halu Oleo, Kendari, Sulawesi Tenggara, Indonesia
[2] Dinas Transmigrasi dan Tenaga Kerja, Provinsi Sulawesi Tenggara, Indonesia
[3] Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR), Kabupaten Konawe, Provinsi Sulawesi Tenggara, Indonesia
[4] Dinas Perhubungan, Provinsi Sulawesi Tenggara, Indonesia
[5] Universitas Sulawesi Tenggara, Kendari, Sulawesi Tenggara, Indonesia
[*] corresponding author: usman.rianse@gmail.com

ABSTRAK

Pengembangan kawasan transmigrasi memerlukan pendekatan terintegrasi yang menghubungkan potensi produksi lokal dengan konektivitas, hilirisasi, dan tata kelola pembangunan. Kecamatan Routa, Kabupaten Konawe, memiliki potensi komoditas lada, tetapi menghadapi persoalan keterbatasan akses jalan, distribusi, belum optimalnya fasilitas pengolahan, serta fragmentasi program lintas sektor. Kondisi tersebut menyebabkan potensi produksi belum sepenuhnya menghasilkan nilai tambah bagi kawasan. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi hambatan utama rantai nilai lada dan merumuskan model pengembangan kawasan transmigrasi melalui integrasi rekayasa konektivitas dan kebijakan lintas sektor. Penelitian menggunakan desain studi kasus kualitatif-deskriptif dengan orientasi pengembangan model. Data primer diperoleh melalui wawancara tujuh informan dan observasi lapangan selama Januari–Agustus 2026, sedangkan data sekunder berasal dari dokumen perencanaan, statistik, regulasi, dan literatur ilmiah. Pengolahan data dilakukan secara manual menggunakan Microsoft Word melalui analisis interaktif, pemetaan rantai nilai, analisis bottleneck konektivitas, serta pemetaan pemangku kepentingan dan integrasi kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hambatan utama terletak pada belum terintegrasinya rantai nilai dengan sistem konektivitas dan distribusi. Penelitian menghasilkan model pengembangan berbasis koridor komoditas yang mengintegrasikan produksi, konektivitas-logistik, hilirisasi, pasar, dan tata kelola kolaboratif. Implikasi kebijakannya adalah perlunya perencanaan lintas sektor berbasis koridor komoditas untuk memperkuat konektivitas, mempertahankan nilai tambah lokal, dan mendorong pembangunan kawasan yang berkelanjutan, sejalan dengan unsur pembangunan berkelanjutan (SDGs) ke 8, 9, 12, dan 17.

Keyword : Hilirisasi, Kawasan Transmigrasi, Lada, Pembangunan Berkelanjutan, Routa.

1. PENDAHULUAN

Kawasan transmigrasi pada dasarnya tidak hanya berfungsi sebagai ruang permukiman dan pemerataan penduduk, tetapi juga sebagai instrumen pengembangan wilayah berbasis potensi lokal (Supriyanto & Hasan, 2026). Arah pembangunan kawasan transmigrasi yang semakin menekankan produktivitas, konektivitas, dan keterhubungan dengan rantai nilai menuntut perubahan pendekatan dari pembangunan sektoral menuju pengembangan ekosistem kawasan. Literatur mengenai pembangunan kawasan transmigrasi menunjukkan bahwa penguatan daya saing wilayah, peningkatan pendapatan, penciptaan lapangan kerja, dan keterlibatan lintas sektor merupakan unsur penting dalam transformasi kawasan transmigrasi (Suprehatin et al., 2025).

Hal tersebut sangat relevan dengan Kecamatan Routa, Kabupaten Konawe, Sulawesi Tenggara. Publikasi Kecamatan Routa Dalam Angka menunjukkan bahwa Routa memiliki basis kegiatan perkebunan yang kuat, sementara studi Rahman & Ekoodoh (2022) secara khusus mendokumentasikan praktik bertani lada di Desa Laromerui. Penelitian Hidayat et al. (2024) juga menunjukkan bahwa luas lahan, modal, dan tenaga kerja berhubungan positif dengan produksi petani lada di Desa Tirawonua, Routa. Artinya, sisi hulu komoditas telah memiliki basis sosial-ekonomi dan pengalaman produksi yang dapat dikembangkan lebih lanjut.

Namun, potensi produksi tidak otomatis menghasilkan nilai tambah apabila akses terhadap pasar, fasilitas pengolahan, dan jaringan logistik tidak memadai. Data historis BPS menunjukkan bahwa lada merupakan salah satu tanaman perkebunan penting di Routa, sedangkan dokumen perencanaan Kabupaten Konawe 2025–2029 secara eksplisit menempatkan Routa dalam arah pengembangan kawasan tematik/lada

dan mendorong hilirisasi, konektivitas, serta keterpaduan lintas sektor (Peraturan Daerah Kabupaten Konawe Nomor 2 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025–2029, 2025). Dengan demikian, persoalan yang dihadapi Routa bukan semata bagaimana meningkatkan produksi, tetapi bagaimana memastikan produksi tersebut dapat bergerak secara efisien menuju pasar dan diproses sedekat mungkin dengan sumber bahan baku.

Permasalahan menjadi lebih kompleks karena kondisi akses jalan yang buruk. Berdasarkan informasi permasalahan kawasan yang menjadi dasar penelitian ini, pengangkutan lada dari Routa menuju wilayah Sulawesi Tenggara menghadapi hambatan akses yang berat. Akibatnya, produk dapat bergerak menuju Sulawesi Selatan sebagai jalur yang secara operasional lebih memungkinkan, kemudian setelah diolah dikirim kembali ke Sulawesi Tenggara. Pola tersebut menciptakan apa yang dalam penelitian ini disebut sebagai kebocoran nilai tambah wilayah: daerah penghasil menanggung proses produksi, tetapi sebagian nilai tambah pengolahan dan aktivitas logistik justru tercipta di luar wilayah produksi.

Secara teoritis, kondisi tersebut dapat dipahami melalui pendekatan rantai nilai. Gereffi et al. (2005) menekankan bahwa posisi pelaku dalam rantai nilai ditentukan bukan hanya oleh kemampuan produksi, tetapi juga oleh hubungan antarpelaku, kapasitas, koordinasi, dan tata kelola. Dalam konteks Routa, apabila produksi berhenti pada komoditas primer sementara pengumpulan, pengolahan, pengemasan, dan pemasaran bernilai tambah berada di luar daerah, maka kawasan akan tetap berada pada posisi hulu. Studi terbaru tentang rantai nilai lada Indonesia juga menunjukkan bahwa Indonesia masih menghadapi tantangan dalam bergerak dari aktivitas hulu menuju segmen yang memberikan nilai tambah lebih besar (Darhyati et al., 2026).

Dimensi konektivitas menjadi penting karena infrastruktur jalan berhubungan langsung dengan akses pasar dan biaya transaksi. Judijanto et al. (2025) menunjukkan bahwa jalan perdesaan dapat memberikan manfaat ekonomi melalui akses yang lebih murah ke pasar output dan input. Bukti kebijakan pembangunan rantai nilai pertanian juga memperlihatkan bahwa rehabilitasi jalan pengumpan, fasilitas pascapanen, dan hubungan dengan pasar regional merupakan intervensi yang saling melengkapi, bukan berdiri sendiri (Marion et al., 2024). Karena itu, pembangunan konektivitas Routa perlu dilihat sebagai bagian dari sistem logistik komoditas, bukan sekadar proyek konstruksi jalan (Rajulan et al., 2025).

Di sisi lain, permasalahan Routa tidak hanya bersifat fisik. Berdasarkan informasi awal kawasan, perangkat daerah masih cenderung menjalankan program menurut urusan masing-masing. Jalan berada dalam domain infrastruktur, produksi dan penyuluhan berada pada sektor pertanian/perkebunan, pengolahan berada pada sektor perindustrian dan UMKM, pemasaran berada pada sektor perdagangan, sedangkan pengembangan kawasan dan penganggaran melibatkan perencanaan daerah. Fragmentasi ini dapat menyebabkan setiap program benar secara sektoral tetapi tidak membentuk satu rantai intervensi yang utuh. Literatur collaborative governance menunjukkan bahwa persoalan lintas sektor membutuhkan forum bersama, kepemimpinan kolaboratif, pembagian peran, pembelajaran, dan kapasitas kelembagaan (Ansell & Gash, 2008; Pamungkas, 2026; Rianse et al., 2013; Satyadharma & Susanti, 2024).

Temuan Suprehatin et al. (2025) semakin relevan karena pembangunan kawasan transmigrasi menghadapi fragmentasi kelembagaan ekonomi dan keterbatasan hub koordinasi di tingkat kawasan. Mereka merekomendasikan kelembagaan kawasan sebagai single hub dalam ekosistem kolaborasi multipihak agar rantai nilai komoditas unggulan menjadi lebih efisien. Dari sisi agenda pembangunan berkelanjutan, pendekatan tersebut sejalan dengan SDG 8 yang menekankan pertumbuhan ekonomi inklusif, produktivitas, diversifikasi, peningkatan teknologi, dan sektor bernilai tambah; SDG 9 yang menekankan infrastruktur berkualitas, andal, berkelanjutan, dan tangguh; serta SDG 12 yang mendorong pola produksi dan konsumsi

berkelanjutan. Target SDG 9.1 secara eksplisit menghubungkan infrastruktur yang andal dengan pembangunan ekonomi dan akses yang terjangkau, sedangkan SDG 9.3 menekankan integrasi usaha kecil ke dalam rantai nilai dan pasar.

Sejumlah penelitian telah membahas lada Routa dari sisi produksi dan pengetahuan budidaya (Hidayat et al., 2024; Rahman & Ekoodoh, 2022), sementara penelitian lain membahas pengembangan kawasan transmigrasi, kolaborasi kelembagaan, dan rantai nilai (Suprehatin et al., 2025). Akan tetapi, masih terdapat ruang penelitian pada titik temu antara rekayasa konektivitas, hilirisasi komoditas lada, dan integrasi kebijakan lintas sektor dalam satu model pengembangan kawasan. Gap inilah yang menjadi posisi penelitian ini. Penelitian ini bertujuan merumuskan model pengembangan Kawasan Transmigrasi Routa yang mengintegrasikan rekayasa konektivitas dengan kebijakan lintas sektor untuk mendukung hilirisasi lada secara berkelanjutan. Secara khusus, penelitian diarahkan untuk: (1) mengidentifikasi bottleneck utama pada rantai nilai lada Routa, terutama yang berkaitan dengan konektivitas dan distribusi; (2) memetakan kebutuhan intervensi infrastruktur, logistik, pengolahan, pasar, dan kelembagaan; serta (3) merumuskan model integrasi lintas sektor yang dapat menjadi dasar prioritas pembangunan kawasan.

Kontribusi penelitian adalah penggabungan rekayasa transportasi dan rantai nilai dengan collaborative governance di kawasan transmigrasi. Kebaruan penelitian bukan sekadar mengusulkan perbaikan jalan, melainkan memandang jalan sebagai komponen sistem hilirisasi. Model menghubungkan produksi–konektivitas–agregasi–pascapanen–pengolahan–logistik–pasar–kelembagaan dalam kerangka intervensi. Keberhasilan pembangunan tidak hanya dari produksi atau kondisi jalan, tetapi kemampuan mempertahankan nilai tambah, menurunkan friksi, dan membangun koordinasi lintas sektor.

2. METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian menggunakan desain studi kasus kualitatif-deskriptif dengan orientasi pengembangan model. Routa dipilih sebagai kasus karena memiliki basis produksi lada yang telah didokumentasikan dalam penelitian terdahulu, tetapi menghadapi persoalan keterhubungan antara produksi, akses jalan, pengolahan, pemasaran, dan tata kelola pembangunan. Desain ini digunakan untuk membaca hubungan antarkomponen sistem kawasan, bukan untuk mengestimasi pengaruh satu variabel secara statistik. Pendekatan tersebut sesuai dengan karakter masalah yang bersifat lintas sektor dan membutuhkan interpretasi atas hubungan antara infrastruktur, rantai nilai, dan kelembagaan.

Pengolahan data dilakukan secara manual dengan bantuan Microsoft Word melalui tahapan transkripsi, kondensasi, pengodean, kategorisasi, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Data hasil wawancara ditranskripsikan ke dalam dokumen Microsoft Word, kemudian diseleksi berdasarkan relevansinya terhadap fokus penelitian. Pengodean dilakukan dengan memberikan tanda dan kode pada pernyataan informan yang berkaitan dengan permasalahan produksi lada, konektivitas, hilirisasi, pemasaran, kelembagaan, dan kebijakan pembangunan kawasan. Selanjutnya, informasi yang memiliki kesamaan substansi dikelompokkan ke dalam kategori dan tema penelitian untuk mengidentifikasi pola permasalahan serta keterkaitan antarkomponen kawasan. Analisis data mengacu pada model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña (2014), yang meliputi kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Penyajian data dilakukan menggunakan tabel, matriks tematik, dan uraian naratif yang disusun dalam Microsoft Word. Keabsahan data diperkuat melalui triangulasi sumber dengan membandingkan informasi dari wawancara antar-informan, hasil observasi lapangan, dokumen kebijakan, data statistik, dan publikasi ilmiah. Perbedaan informasi antarsumber dianalisis untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai kondisi dan permasalahan kawasan.

Sumber dan Jenis Data

Data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer adalah wawancara pada beberapa informan penelitian yang diyakini memahami permasalahan yang diangkat serta observasi lapangan yang dilakukan selama kurun waktu Januari – Agustus 2026 di Kawasan Transmigrasi Routa. Adapun nama informan penelitian diuraikan dalam Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Nama Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan
1	La Ode Muhammad Ali Haswandy, SE.,M.Si	Kadisnakertrans Sultra
2	Dr. Muhamad Rajulan, ST.,M.Si	Kadishub Sultra (2021-April 2026)
3	Ir. Ilham Jaya, ST.,MM	Kadisnakertrans Konawe
4	Ismail Tabara, S.Sos	Kabid Transmigrasi Disnakertrans Kab. Konawe
5	Kemal Jusra, S.Si.MM	Asesor Manajemen Mutu Industri Ahli Muda
6	Syamsuri, S.Ip	Ka. UPT Parudongka
7	Faizal, A.Ma	Koordinator Desa UPT Parudongka

Sumber: *Data Primer 2026*

Data sekunder meliputi Data Kecamatan Routa Dalam Angka, Kabupaten Konawe Dalam Angka, dokumen RPJMD Kabupaten Konawe Tahun 2025–2029, regulasi kawasan transmigrasi, publikasi ilmiah mengenai lada Routa, serta literatur mengenai rantai nilai, akses pasar, infrastruktur perdesaan, dan *collaborative governance.*

Analisis Rantai nilai

Analisis rantai nilai digunakan untuk memetakan perpindahan produk dan penciptaan nilai sejak input dan budidaya sampai produk diterima konsumen. Kerangka ini mengikuti pemikiran bahwa keunggulan kawasan tidak hanya ditentukan oleh kapasitas produksi, tetapi juga oleh koordinasi antarpelaku, kemampuan melakukan upgrading, dan posisi pelaku dalam jaringan nilai (Gereffi et al., 2005). Untuk kasus Routa, rantai yang dianalisis adalah: produksi lada, pengumpulan, pengangkutan, pascapanen, pengolahan, pengemasan, distribusi, dan pemasaran. Analisis difokuskan pada dua pertanyaan. Pertama, pada titik mana produk meninggalkan kawasan dan kehilangan peluang penciptaan nilai tambah? Kedua, intervensi apa yang memungkinkan sebagian aktivitas bernilai tambah dilakukan lebih dekat dengan basis produksi? Dengan demikian, hilirisasi dipahami bukan hanya sebagai pembangunan unit pengolahan, tetapi sebagai perubahan struktur rantai nilai agar kawasan produksi memperoleh porsi manfaat ekonomi yang lebih besar.

Analisis Bottleneck Konektivitas

Bottleneck konektivitas dianalisis dengan menghubungkan kondisi akses dengan fungsi logistik komoditas. Variabel kualitatif yang dipetakan meliputi keterhubungan sentra produksi dengan jalan utama, keandalan akses sepanjang musim, keterhubungan dengan simpul pengumpulan, jarak dan akses menuju pasar, serta kebutuhan fasilitas pendukung seperti gudang, pengeringan, dan konsolidasi muatan. Pendekatan ini berangkat dari prinsip bahwa jalan perdesaan memberikan manfaat ekonomi ketika mampu menurunkan friksi antara lokasi produksi dan pasar (Judijanto et al., 2025).

Dalam kerangka model, perbaikan jalan tidak diperlakukan sebagai tujuan akhir. Prioritas konektivitas ditentukan berdasarkan kontribusinya terhadap rantai nilai: ruas yang menghubungkan sentra produksi dengan titik agregasi dan fasilitas pengolahan diprioritaskan dibandingkan intervensi yang tidak memiliki keterkaitan langsung dengan aliran komoditas. Prinsip tersebut sejalan dengan praktik pengembangan rantai nilai yang menggabungkan rehabilitasi jalan pengumpan, fasilitas pascapanen, dan koneksi pasar regional (Marion et al., 2024).

Analisis Pemangku Kepentingan dan Integrasi Kebijakan

Pemetaan pemangku kepentingan digunakan untuk mengidentifikasi fungsi masing-masing aktor dalam sistem hilirisasi. Pemerintah daerah dipetakan berdasarkan urusan infrastruktur, pertanian/perkebunan, perindustrian dan UMKM, perdagangan, koperasi, perencanaan pembangunan, serta pemerintahan kawasan. Aktor nonpemerintah meliputi petani, kelompok tani, koperasi/BUMDes, pelaku usaha pengolahan, pedagang, lembaga keuangan, perguruan tinggi, dan mitra pasar.

Prinsipnya adalah setiap aktor tidak dinilai berdasarkan kewenangan administratif semata, tetapi berdasarkan kontribusi yang diperlukan untuk menyelesaikan bottleneck rantai nilai melalui pembagian peran yang terukur, penguatan sinergi kelembagaan, serta komitmen bersama dalam mendorong efektivitas pelaksanaan program hilirisasi secara berkelanjutan.

Analisis integrasi menggunakan matriks yang mempertemukan masalah, aktor penanggung jawab, bentuk intervensi, keluaran, dan indikator keberhasilan. Pendekatan ini mengadopsi prinsip *collaborative governance* yang menempatkan forum bersama, dialog, komitmen, kepemimpinan, dan kapasitas implementasi sebagai prasyarat koordinasi lintas aktor (Ansell & Gash, 2008). Penelitian terbaru juga menunjukkan bahwa kolaborasi dapat kehilangan daya transformasinya apabila tidak disertai koordinasi antarpihak dan dukungan pemerintah yang kuat (Wanner & Miljand, 2025).

Perumusan Model Pengembangan

Model dirumuskan melalui empat tahap analitis. Tahap pertama adalah diagnosis kawasan yang mengidentifikasi potensi komoditas dan hambatan utama. Tahap kedua adalah pemetaan rantai nilai dan bottleneck konektivitas. Tahap ketiga adalah penyusunan paket intervensi terintegrasi yang meliputi konektivitas, fasilitas hilirisasi, logistik, digitalisasi informasi pasar, dan kelembagaan. Tahap keempat adalah penyusunan mekanisme tata kelola lintas sektor serta indikator keberhasilan yang dapat digunakan dalam perencanaan dan evaluasi.

Model akhir kemudian diuji secara konseptual terhadap tiga kriteria: keterhubungan dengan kebutuhan kawasan, konsistensi dengan kebijakan pembangunan Kabupaten Konawe, dan kontribusi terhadap SDGs. Pengujian konseptual ini tidak menggantikan validasi lapangan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Posisi Strategis Lada Routa sebagai Basis Hilirisasi

Hasil penelusuran melalui wawancara dan observasi lapangan menunjukkan bahwa lada bukan komoditas yang muncul secara kebetulan di Routa. Hal tersebut juga dikuatkan dengan adanya publikasi terkait keberadaan budidaya lada di sejumlah desa di Kecamatan Routa. Rahman & Ekoodoh (2022) menunjukkan bahwa masyarakat Desa Laromerui memiliki pengetahuan budidaya lada yang meliputi pemilihan bibit, pengolahan lahan, penanaman, pemeliharaan, dan panen. Hidayat et al. (2024) juga menemukan bahwa luas lahan, modal, dan tenaga kerja menjadi faktor penting bagi produksi petani lada di Desa Tirawonua. Temuan tersebut memperlihatkan bahwa basis hulu telah tersedia, sehingga strategi pembangunan tidak perlu dimulai dari penciptaan komoditas baru, tetapi dari peningkatan produktivitas, kualitas, konektivitas, dan nilai tambah.

Arah kebijakan Kabupaten Konawe memperkuat posisi tersebut. RPJMD 2025–2029 mencantumkan pengembangan kawasan tematik/lada di Routa dan secara lebih luas mengarahkan hilirisasi sektor unggulan, penyediaan infrastruktur konektivitas antarklaster, serta integrasi pembangunan lintas sektor (Peraturan

Daerah Kabupaten Konawe Nomor 2 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025–2029, 2025). Dengan demikian, pengembangan hilirisasi lada Routa memiliki kesesuaian kebijakan yang cukup kuat. Persoalannya adalah bagaimana menerjemahkan arah kebijakan tersebut menjadi satu sistem implementasi di tingkat kawasan. Secara konseptual, potensi produksi harus dibedakan dari kapasitas menghasilkan nilai tambah. Kawasan dapat menghasilkan komoditas dalam jumlah besar, tetapi apabila pengeringan, sortasi, pengemasan, pengolahan, dan pemasaran berada di luar kawasan, maka sebagian besar surplus ekonomi akan mengikuti lokasi aktivitas hilir. Bagi Routa, isu tersebut memiliki dimensi kewilayahan: nilai tambah yang seharusnya dapat memperkuat ekonomi kawasan berpotensi berpindah ke wilayah lain. Hal tersebut diringkas dalam Tabel 2 berikut

Tabel 2. Diagnosis Persoalan dan Konsekuensi Pengembangan Hilirisasi Lada Routa

Persoalan Utama	Konsekuensi terhadap rantai nilai
Kondisi Akses Jalan Buruk	Waktu tempuh dan ketidakpastian pengangkutan meningkat, akses pasar menjadi tidak kompetitif
Aliran komoditas menuju luar Sulawesi Tenggara	Aktivitas pengumpulan, perdagangan, dan pengolahan berpotensi berkembang di luar kawasan Produksi (Luar Sulawesi Tenggara)
Produk olahan kembali ke Sulawesi Tenggara	Konsumen Sultra membayar produk yang telah memperoleh nilai tambah di luar Sultra, Surplus ekonomi tidak optimal
Fasilitas hilirisasi lokal belum terintegrasi	Produksi primer tidak terhubung langsung dengan pengeringan, sortasi, pengemasan dan pengolahan
Program OPD Sultra masih berjalan sendiri-sendiri	Intervensi jalan, produksi pertanian, perindustrian dan perdagangan serta perencanaan wilayah belum menjadi satu kesatuan program pemda
Data rantai nilai belum terintegrasi	Prioritas investasi dan evaluasi manfaat ekonomi berbasis bukti sulit dilakukan

Sumber: Hasil Olah Data (2026)

Kebocoran Nilai Tambah sebagai Persoalan Sistem Wilayah

Fenomena pengiriman lada dari Routa ke Provinsi Sulawesi Selatan, kemudian masuk kembali ke Sulawesi Tenggara setelah pengolahan, perlu dibaca sebagai gejala ketidaksesuaian antara lokasi produksi dan lokasi penciptaan nilai. Penelitian ini tidak menyimpulkan bahwa seluruh aliran lada Routa pasti mengikuti pola tersebut, tetapi menggunakan pola yang dilaporkan sebagai kasus untuk mengidentifikasi mekanisme kebocoran nilai tambah. Mekanisme tersebut dapat terjadi ketika biaya dan risiko mengakses pusat pengolahan lokal lebih tinggi dibandingkan mengirim bahan mentah ke pusat pengolahan yang lebih mudah dijangkau (Khatmawati & Putri, 2026).

Dalam perspektif rantai nilai, keputusan pelaku usaha tidak semata ditentukan oleh jarak geografis. Keandalan jalan, biaya perjalanan, kepastian waktu, ketersediaan fasilitas, skala ekonomi, akses pasar, dan koordinasi antarpelaku dapat membuat lokasi yang lebih jauh menjadi lebih menarik apabila memiliki biaya transaksi total yang lebih rendah. *Literatur market access* menunjukkan bahwa lokasi terpencil, biaya transaksi, keterbatasan informasi, dan kemampuan usaha merupakan hambatan umum bagi petani untuk memperoleh pasar yang lebih baik (Ma et al., 2024). Hambatan tersebut semakin kompleks ketika konektivitas wilayah belum memadai dan kelembagaan pemasaran belum mampu memperkuat posisi tawar petani.

Oleh karena itu, solusi pada pengembangan ladaRouta harus menurunkan biaya transaksi sistemik, bukan hanya memperpendek jarak. Kebocoran nilai tambah juga menunjukkan pentingnya upgrading. Upgrading dapat dilakukan melalui perbaikan proses, peningkatan kualitas produk, diversifikasi produk, dan peningkatan fungsi pelaku lokal dalam rantai nilai (Faidah & Anam, 2018). Untuk wilayah seperti Routa, upgrading yang realistis dapat dimulai dari pengeringan yang terkendali, sortasi dan grading, pengemasan, standardisasi mutu, penguatan kelembagaan agregasi, serta pengembangan produk olahan yang sesuai

dengan skala pasar. Fasilitas tersebut harus ditempatkan dalam hubungan yang jelas dengan jaringan transportasi agar investasi hilirisasi tidak menjadi aset yang berdiri sendiri.

Rekayasa Konektivitas sebagai Pengungkit Hilirisasi

Konektivitas dalam model ini didefinisikan sebagai kemampuan sistem transportasi untuk menghubungkan sentra produksi, titik pengumpulan, fasilitas pengolahan, dan pasar dengan biaya, waktu, serta tingkat ketidakpastian yang dapat diterima. Definisi tersebut lebih luas daripada sekadar panjang atau kondisi geometrik jalan. Jalan produksi yang baik tetapi tidak terhubung dengan simpul agregasi dan fasilitas pengolahan belum tentu menghasilkan peningkatan nilai tambah. Bukti mengenai hubungan infrastruktur transportasi dan akses pasar juga menunjukkan bahwa peningkatan konektivitas dapat memperluas akses pasar dan memengaruhi daya saing pelaku ekonomi (Meng et al., 2024). Karena itu, rekayasa konektivitas Routa perlu menggunakan pendekatan koridor komoditas. Koridor komoditas merupakan jaringan akses yang diprioritaskan berdasarkan konsentrasi produksi dan fungsi ekonominya. Titik awal adalah sentra produksi; titik antara adalah lokasi pengumpulan dan pascapanen; titik berikutnya adalah unit pengolahan; sedangkan titik akhir adalah pasar.

Pada setiap segmen dilakukan identifikasi bottleneck fisik dan operasional. Konsep tersebut konsisten dengan prinsip pembangunan jalan perdesaan yang menghubungkan produsen dengan pasar dan agro-logistics hubs untuk mengurangi biaya dan kehilangan pascapanen (Gebresilasse, 2023). Pembangunan koridor tidak harus selalu berarti pembangunan jalan baru. Intervensi dapat berupa peningkatan struktur perkerasan pada ruas kritis, perbaikan drainase, penguatan jembatan, pemeliharaan rutin dan berkala, peningkatan keselamatan, penataan titik bongkar-muat, serta pengembangan simpul konsolidasi. Prioritas pelaksanaan perlu mempertimbangkan urgensi kebutuhan, keterbatasan anggaran, manfaat ekonomi, dan keberlanjutan konektivitas wilayah.

Untuk komoditas bernilai tinggi seperti lada, konsistensi waktu tempuh dapat sama pentingnya dengan kecepatan perjalanan karena memengaruhi keputusan pengumpulan dan pemasaran serta menjaga kualitas produk, kepastian distribusi, efisiensi biaya, dan kepercayaan antarpelaku usaha. Oleh karena itu, model Routa menempatkan manajemen aset dan pemeliharaan sebagai bagian dari hilirisasi, bukan kegiatan lanjutan yang terpisah. Dengan demikian, prioritas penanganan ruas kritis perlu ditentukan berdasarkan intensitas arus komoditas, tingkat kerusakan, risiko gangguan, dan keterhubungannya dengan sentra produksi serta titik agregasi dan pengolahan lada di Routa.

Integrasi Lintas Sektor sebagai Mekanisme Pengendali Model

Bila konektivitas menjadi pengungkit fisik, integrasi lintas sektor menjadi pengungkit kelembagaan. Fragmentasi program dapat menyebabkan satu OPD membangun bagian sistem sementara komponen lainnya tertinggal. Model yang diusulkan karena itu memerlukan forum pengendali kawasan yang bekerja berdasarkan satu peta rantai nilai. Forum tersebut tidak dimaksudkan untuk mengambil alih kewenangan OPD, melainkan menyelaraskan target, lokasi, jadwal, data, indikator, dan pembiayaan. Prinsip ini sejalan dengan *collaborative governance* yang menekankan forum bersama dan proses pengambilan keputusan yang berorientasi pada tujuan kolektif (Ansell & Gash, 2008). Dalam studi kasus di Kecamatan Routa, mekanisme tersebut penting untuk memastikan intervensi jalan, penguatan produksi, fasilitas pascapanen, pengolahan, dan pemasaran bergerak dalam tahapan yang saling mendukung, terukur, serta berkelanjutan sesuai kebutuhan rantai nilai komoditas lokal lada.

Kajian terbaru juga menunjukkan bahwa kolaborasi multipihak menjadi lebih transformatif ketika terdapat keterlibatan pemerintah, koalisi pendukung, koordinasi antarpihak, dan dukungan pembiayaan jangka panjang (Wanner & Miljand, 2025). Dengan demikian, model penelitian ini bukan membentuk kebijakan yang

sepenuhnya baru, melainkan menerjemahkan prinsip integrasi tersebut menjadi mekanisme operasional khusus untuk rantai nilai lada Routa.

Model Pengembangan Kawasan Transmigrasi Routa

Berdasarkan hasil diagnosis, model pengembangan dirumuskan sebagai sistem lima lapis: basis produksi, konektivitas-logistik, hilirisasi, pasar, dan tata kelola. Kelima lapis tersebut saling bergantung. Basis produksi menyediakan bahan baku; konektivitas mengurangi friksi pergerakan; hilirisasi meningkatkan nilai produk; pasar memastikan keberlanjutan permintaan; dan tata kelola menjamin agar intervensi berbagai aktor berjalan terpadu. Penguatan hubungan antarlapis tersebut membutuhkan pembagian peran yang jelas, indikator kinerja terukur, serta mekanisme evaluasi berkala agar setiap intervensi menghasilkan manfaat ekonomi dan sosial secara berkelanjutan bagi masyarakat kawasan transmigrasi. Model tersebut dapat dibuat dalam Tabel 3 berikut.

Tabel 3. Struktur model pengembangan hilirisasi lada Routa

Komponen model	Intervensi utama	Hasil yang diharapkan
Basis produksi	Peningkatan produktivitas, kualitas, penyuluhan, kelembagaan petani	Pasokan lada yang cukup, bermutu, dan konsisten
Konektivitas dan logistik	Prioritas koridor komoditas, peningkatan ruas kritis, jembatan/drainase, pemeliharaan, simpul agregasi	Biaya dan ketidakpastian angkutan menurun
Pascapanen	Pengeringan, sortasi, grading, penyimpanan, pengemasan	Kualitas dan umur simpan meningkat
Hilirisasi	Produk olahan, standardisasi, desain kemasan, sertifikasi sesuai kebutuhan pasar	Nilai tambah lebih besar tertahan di kawasan
Pasar	Informasi harga, kontrak pemasaran, branding asal, digitalisasi pemasaran	Akses pasar lebih luas dan transparan
Tata kelola	Forum lintas sektor, satu data kawasan, rencana aksi bersama, monitoring	Program OPD saling menguatkan dan dapat dievaluasi

Pembagian Peran Lintas Sektor

Pembagian peran merupakan elemen penting karena model tidak dapat dilaksanakan oleh satu perangkat daerah. Prinsip pembagian peran didasarkan pada rantai masalah, bukan semata struktur organisasi (Dano et al., 2026; Latullah et al., 2025). Perencanaan daerah berfungsi sebagai integrator; sektor pekerjaan umum/transportasi berfokus pada konektivitas dan pemeliharaan; sektor pertanian/perkebunan pada produktivitas dan mutu; sektor perindustrian pada teknologi pengolahan; sektor perdagangan dan koperasi pada pasar serta kelembagaan usaha; sektor transmigrasi/pemberdayaan kawasan pada penguatan ekosistem kawasan; sedangkan perguruan tinggi dan dunia usaha berperan dalam teknologi, pendampingan, inovasi, dan pembukaan pasar.

Tabel 4. Matriks integrasi aktor dan program

Aktor/Instansi	Fungsi dalam model	Indikator awal
Bappeda	Mengintegrasikan target, lokasi, indikator, dan pembiayaan lintas OPD	Rencana aksi kawasan terpadu
Pekerjaan umum dan transportasi	Menyusun prioritas koridor komoditas dan pemeliharaan jaringan	Ruas jalan kritis tertangani dan akses lebih andal

Aktor/Instansi	Fungsi dalam model	Indikator awal
Pertanian/perkebunan	Produktivitas, mutu, budidaya, kelembagaan petani	Produktivitas dan kualitas bahan baku
Perindustrian	Teknologi pascapanen dan pengolahan	Kapasitas pengolahan dan jumlah produk bernilai tambah
Perdagangan dan koperasi	Agregasi, pemasaran, informasi harga, akses pembiayaan	Pasar, kontrak, dan kelembagaan usaha
Transmigrasi/pemberdayaan kawasan	Integrasi pengembangan kawasan dan pemberdayaan masyarakat	Kelembagaan kawasan aktif
Perguruan tinggi	Riset, desain teknologi, pendampingan, evaluasi	Inovasi dan rekomendasi berbasis bukti
Dunia usaha	Investasi, pembelian, standardisasi, distribusi	Kemitraan pasar dan investasi hilir
Petani/kelompok tani/BUMDes	Produksi, agregasi, pengelolaan usaha lokal	Keterlibatan dan peningkatan pendapatan

Sumber: Data diolah (2026)

Keterkaitan Model Pengembangan Lada Routa dengan SDGs

Model Pengembangan Routa mendukung SDG 8 secara langsung melalui peningkatan nilai tambah, kesempatan usaha, dan produktivitas; SDG 9 melalui infrastruktur yang andal, inovasi, dan keterhubungan usaha kecil dengan rantai nilai; serta SDG 12 melalui efisiensi produksi dan rantai pasok. Target SDG 9.1 menekankan infrastruktur yang berkualitas dan andal, sedangkan target 9.3 menekankan integrasi usaha kecil ke dalam rantai nilai dan pasar (United Nation, 2025). Model Pengembangan Routa juga mendukung SDG 17 melalui forum integrasi lintas sektor. Kemitraan multipihak membutuhkan koordinasi, dukungan pemerintah, dan sumber daya agar mampu menghasilkan perubahan sistemik (Wanner & Miljand, 2025).

Tabel 5. Keterkaitan model Pengembangan Lada Routa dengan SDGs

SDGs	Komponen model	Kontribusi yang ditargetkan
SDG 8 – Pekerjaan Layak dan Pertumbuhan Ekonomi	Hilirisasi, UMKM, pasar, investasi	Nilai tambah lokal, peluang kerja, dan diversifikasi kegiatan ekonomi
SDG 9 – Industri, Inovasi, Infrastruktur	Koridor konektivitas, teknologi pascapanen, fasilitas pengolahan	Infrastruktur tangguh, inovasi, dan akses usaha ke rantai nilai
SDG 12 – Konsumsi dan Produksi Bertanggung Jawab	Efisiensi logistik, pascapanen, pengolahan	Efisiensi sumber daya dan pengurangan friksi rantai pasok
SDG 17 – Kemitraan	Forum lintas sektor, satu data, rencana aksi	Koordinasi dan kapasitas implementasi pembangunan berkelanjutan

Tahapan Implementasi Model

Implementasi model dimulai dengan penyusunan baseline rantai nilai yang memetakan sentra produksi, volume musiman, kondisi jalan, biaya dan waktu angkut, titik pengumpulan, fasilitas pascapanen, kapasitas pengolahan, harga pada setiap simpul, serta tujuan pasar. Baseline menjadi dasar penetapan koridor komoditas dan hub hilirisasi. Prioritas investasi ditentukan berdasarkan konsentrasi produksi, tingkat bottleneck akses, potensi agregasi, prospek pasar, dan kemampuan pemeliharaan.

Tahap berikutnya adalah pelaksanaan bertahap yang menggabungkan peningkatan ruas kritis, fasilitas pascapanen, pengolahan, kelembagaan usaha, dan akses pasar. Digitalisasi dapat digunakan untuk informasi harga, volume, jadwal pengiriman, dan komunikasi pembeli, tetapi harus disertai literasi digital dan dukungan logistik (Fitriyani & Nasir, 2025). Monitoring menggunakan indikator fisik, logistik, ekonomi, dan

kelembagaan agar manfaat pembangunan dapat ditelusuri dari kondisi jalan sampai peningkatan nilai tambah (Firdausy, 2021).

Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu dan Kebaruan

Penelitian Rahman & Ekoodoh (2022) memberikan dasar penting mengenai praktik bertani lada di Laromerui, sedangkan Hidayat et al. (2024) mengkaji faktor produksi petani lada di Tirawonua. Kedua penelitian tersebut memperkuat pemahaman mengenai sisi hulu, tetapi belum memposisikan konektivitas, hilirisasi, dan koordinasi lintas sektor sebagai satu sistem pengembangan kawasan. Sementara itu, Suprehatin et al. (2025) menekankan pentingnya kolaborasi multipihak dan single hub pada pembangunan kawasan transmigrasi, tetapi konteks yang dibahas tidak secara khusus merumuskan koridor komoditas lada Routa.

Studi Darhyati et al. (2026) menempatkan tata kelola dan upgrading pada rantai nilai lada sebagai isu penting dalam meningkatkan posisi Indonesia. Penelitian ini memperluas perspektif tersebut ke skala kawasan dengan menambahkan dimensi spasial dan rekayasa konektivitas. Dengan demikian, kebaruan utama penelitian berada pada integrasi tiga dimensi: (1) konektivitas fisik sebagai pengurang friksi logistik; (2) hilirisasi sebagai mekanisme retensi nilai tambah; dan (3) forum lintas sektor sebagai mekanisme pengendalian implementasi.

Kebaruan tersebut juga sejalan dengan arah RPJMD Konawe 2025–2029 yang menempatkan hilirisasi, konektivitas, pengembangan kawasan afirmasi, dan keterpaduan pembangunan sebagai bagian dari arah pengembangan wilayah. Penelitian ini memberikan bentuk operasional yang lebih spesifik: bukan hanya menyatakan bahwa sektor-sektor harus bersinergi, tetapi menunjukkan objek sinerginya, yaitu satu rantai nilai lada dari kebun atau tempat produksi sampai pasar (Ridwan et al., 2026). Pendekatan ini memperjelas hubungan antara prioritas pembangunan daerah, kebutuhan pelaku rantai pasok, dan pembagian tanggung jawab kelembagaan dalam implementasi program kawasan transmigrasi.

Namun penelitian ini juga masih memiliki keterbatasan penelitian dimana model yang disusun belum mampu mengukur biaya logistik secara langsung, belum menghitung margin setiap pelaku secara kuantitatif, dan belum melakukan uji kelayakan finansial fasilitas hilirisasi. Karena itu, hasil penelitian pada tahap ini adalah model konseptual-operasional yang perlu divalidasi melalui survei lapangan dan analisis ekonomi. Keterbatasan tersebut sekaligus menjadi agenda penelitian berikutnya.

Implikasi bagi Perencanaan Pembangunan Daerah

Implikasi perencanaan utama adalah mengubah unit analisis dari proyek sektoral menjadi sistem kawasan. Rencana jalan, produksi, pengolahan, pasar, dan kelembagaan perlu disatukan dalam satu peta rantai nilai; pendekatan ini sejalan dengan prinsip *value chain* yang menempatkan aktivitas utama dan pendukung sebagai satu sistem penciptaan nilai (Kaplinsky & Morris, 2001; Porter, 1985). Evaluasi infrastruktur kawasan transmigrasi juga perlu dikaitkan dengan potensi lokal dan kebutuhan intervensi kawasan. Secara kelembagaan, forum lintas sektor perlu mempunyai mandat untuk menyepakati prioritas, lokasi, indikator, data, dan tahapan investasi. Kebutuhan tersebut sejalan dengan temuan mengenai pentingnya kolaborasi dalam pembangunan kawasan terpencil dan transmigrasi serta kerangka penataan kawasan transmigrasi dalam Peraturan Menteri Transmigrasi Nomor 2 Tahun 2024 tentang Penataan Persebaran Penduduk Di Kawasan Transmigrasi.

4. KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa permasalahan utama pengembangan lada Routa terletak pada belum terintegrasinya rantai nilai dengan sistem konektivitas dan distribusi, sehingga potensi produksi belum

sepenuhnya berkembang menjadi nilai tambah ekonomi kawasan. Kondisi tersebut menegaskan bahwa hambatan pengembangan tidak hanya berkaitan dengan infrastruktur, tetapi juga keterhubungan antartahapan komoditas dan koordinasi kelembagaan. Model pengembangan yang dirumuskan mengintegrasikan rekayasa konektivitas, hilirisasi rantai nilai, dan collaborative governance melalui pendekatan koridor komoditas. Model ini menempatkan konektivitas sebagai penghubung aktivitas produksi dengan agregasi, pengolahan, dan pasar, sedangkan integrasi lintas sektor menjadi mekanisme pelaksanaan intervensi kawasan secara terpadu. Dengan demikian, pengembangan Routa diarahkan pada peningkatan nilai tambah lokal, efisiensi distribusi, dan keberlanjutan ekonomi kawasan. Model ini secara konseptual mendukung pencapaian SDGs 8, 9, 12, dan 17.

Pemerintah daerah: Mengintegrasikan perencanaan konektivitas, hilirisasi, dan pengembangan kelembagaan dalam program lintas sektor berbasis koridor komoditas. Pelaku usaha dan kelembagaan petani: Memperkuat konsolidasi produksi, kemitraan pengolahan, dan akses pasar untuk meningkatkan posisi tawar serta nilai tambah lada Routa. Penelitian selanjutnya: Melakukan validasi empiris model melalui pemetaan spasial, pengukuran biaya logistik, analisis margin nilai tambah, dan simulasi kelayakan investasi hilirisasi berkelanjutan.

5. DAFTAR PUSTAKA

Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative Governance in Theory and Practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, *18*(4), 543–571. https://doi.org/10.1093/jopart/mum032

Dano, M. G., Rianse, U., Balaka, M. Y., Masri, M., & Zaid, S. (2026). Collaborative Governance-Based Regional Investment Management Strategy to Foster Sustainable Economic Growth in Muna Regency. *Adolescência e Saúde*, *21*(3s), 1016–1030. https://doi.org/10.67440/ahj.v21i3s.1585

Darhyati, A. T., Nurmalina, R., Novianti, T., & Suharno. (2026). The Global Pepper Value Chain: A Geographic Scope Analysis of Indonesia's Pepper Exports under Comparative Advantage and Importer Non-Tariff Measures. *Research on World Agricultural Economy*, *7*(3), 240–253. https://doi.org/10.36956/rwae.v7i3.2973

Faidah, A. N., & Anam, S. (2018). Pengaruh Pengetahuan Produk Terhadap Perilaku Memilih Lembaga Keuangan Syariah dengan Sikap Terhadap Produk Sebagai Variabel Intervening: Studi pada Masyarakat Muslim Desa Gambiran Kecamatan Mojoagung Kabupaten Jombang. *El-Qist: Journal of Islamic Economics and Business (JIEB)*, *8*(1), 1524–1546.

Firdausy, C. M. (2021). *Memajukan Logistik Indonesia yang Berdaya Saing*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.

Fitriyani, D. R., & Nasir, M. (2025). AI-Enabled Market Access: Farmers' Perspectives on Digital Platforms and Their Impact on Agricultural Trade in Remote Areas. *Digital Agriculture and Innovation Journal*, *1*(1), 28–36. https://doi.org/10.59261/journaldaij.v1i1.4

Gebresilasse, M. (2023). Rural roads, agricultural extension, and productivity. *Journal of Development Economics*, *162*, 103048. https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2023.103048

Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, *12*(1), 78–104. https://doi.org/10.1080/09692290500049805

Hidayat, R., Semmaila, B., & Arfah, A. (2024). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Produksi Petani Lada di Desa Tirawonua Kecamatan Routa Kabupaten Konawe Provinsi Sulawesi Tenggara. *SEIKO : Journal of Management & Business*, *7*(2), 01. https://doi.org/10.37531/sejaman.v7i2.6482

Judijanto, L., Atmaja, U., Irawati, I., Juhandi, D., Kusumastuti, S. Y., & Chaniago, N. (2025). *Ekonomi Pembangunan Pedesaan*. PT. Sonpedia Publishing Indonesia.

Kaplinsky, R., & Morris, M. (2001). *A Handbook for Value Chain Research*. Institute of Development Studies, University of Sussex.

Khatmawati, H., & Putri, Y. E. (2026). Model Rantai Pasok Berkelanjutan Pada Program Makan Bergizi Gratis Berbasis Pangan Lokal di Kabupaten Sumbawa. *Integrative Perspectives of Social and Science Journal*, *3*(01 Januari), 418–437. https://ipssj.com/index.php/ojs/article/view/1155

Latullah, R. H., Sulistyo, G. A., Satyadharma, M., & Hado, H. (2025). Collaborative Governance dalam Pengawasan Angkutan Barang Umum yang Berkontribusi terhadap Program Zero Over Dimension

dan Over Loading. *Journal of Engineering and Applied Technology*, *1*(2), 30–37. https://doi.org/10.65310/ty3esh07

Ma, W., Rahut, D. B., Sonobe, T., & Gong, B. (2024). Linking farmers to markets: Barriers, solutions, and policy options. *Economic Analysis and Policy*, *82*, 1102–1112. https://doi.org/10.1016/j.eap.2024.05.005

Marion, P., Lwamba, E., Floridi, A., Pande, S., Bhattacharyya, M., Young, S., Villar, P. F., & Shisler, S. (2024). The effects of agricultural output market access interventions on agricultural, socio-economic, food security, and nutrition outcomes in low- and middle-income countries: A systematic review. *Campbell Systematic Reviews: Better Evidence for a Better World*, *20*(2), e1411. https://doi.org/10.1002/cl2.1411

Meng, X., Li, J., Zhou, X., & Yao, X. (2024). Transportation infrastructure, market access, and firms' export competition: Evidence from China. *Finance Research Letters*, *61*, 105022. https://doi.org/10.1016/j.frl.2024.105022

Pamungkas, A. S. (2026). *Cross-Actor Collaboration in Environmental Governance*. Adaptive Governance Research. https://doi.org/10.71435/688501

Peraturan Daerah Kabupaten Konawe Nomor 2 Tahun 2025 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2025–2029 (2025).

Peraturan Menteri Transmigrasi Nomor 2 Tahun 2024 Tentang Penataan Persebaran Penduduk Di Kawasan Transmigrasi (2024).

Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. Free Press.

Rahman, J., & Ekoodoh, E. E. (2022). Bertani Lada Pada Masyarakat Desa Laromerui Kecamatan Routa Kabupaten Konawe. *KABANTI: Jurnal Kerabat Antropologi*, *6*(1), 40–51. https://doi.org/10.33772/kabanti.v6i1.1451

Rajulan, M., Sulistyo, G. A., Syaiful, & Satyadharma, M. (2025). Semangat Pahlawan Sebagai Teladan dalam Membangun Transportasi Berkeadilan. *JIMU:Jurnal Ilmiah Multidisipliner*, *3*(04), 1326–1334. https://doi.org/10.70294/jimu.v3i04.1536

Rianse, U., Kuasa, W., & Abdullah, W. G. (2013). Peran Pemerintah dan Perguruan Tinggi Dalam Pengembangan Ekonomi Kreatif Berbasis Budaya Lokal. *Disampaikan Pada Kongres Kebudayaan Indonesia (KKI) Tahun*.

Ridwan, R., Ramli, F., & Halim, H. (2026). Analisis Saluran Pemasaran Komoditas Lada di Desa Lappa Upang, Kecamatan Mare, Kabupaten Bone. *AGRORADIX: Jurnal Ilmu Pertanian*, *9*(2), 60–69.

Satyadharma, M., & Susanti, N. (2024). Collaborative Governance dalam Penyelenggaraan Transportasi Sektor Darat di Provinsi Sulawesi Tenggara. *LITERAKOM: Jurnal Literasi Dan Komunikasi*, *2*(1), 1–14. https://doi.org/10.24036/lk.v2i1.14

Suprehatin, S., Hasibuan, S. A. P., Irawan, R. N., Syifa'Azmira, T., & Firdaus, M. A. (2025). Akselerasi Pembangunan Kawasan Transmigrasi yang Berkelanjutan melalui Kolaborasi Kelembagaan Multipihak. *Policy Brief Pertanian, Kelautan, Dan Biosains Tropika*, *7*(4), 1422–1428. https://doi.org/10.29244/agro-maritim.0704.1422-1428

Supriyanto, A., & Hasan, M. F. (2026). Peran Kawasan Transmigrasi dalam Pemerataan Pelayanan Dasar di Kabupaten Ketapang. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, *6*(1), 1–10. https://doi.org/10.29313/jrpwk.v6i1.9473

United Nation. (2025). *Goal 9: Industry, Innovation and Infrastructure*. United Nation. https://www.un.org/sustainabledevelopment/infrastructure-industrialization/

Wanner, M. S. T., & Miljand, M. (2025). Unlocking the transformative potential of multi-stakeholder partnerships for sustainable development: Assessing perceived effectiveness and contributions to systemic change. *World Development*, *191*, 107007. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2025.107007